



RÄDDA EN VOLVO 140

TEXT: KJELL BROBERG FOTO: GÖRAN HENCKEL, KJELL BROBERG OCH VOLVO

Många PV och Amazon har räddats till eftervärlden, men hur blir det med slitvargen 140? På grund av att Volvo använde undermålig lackeringsteknik på 70-talet har alltför många rostade bort och kanske blir den här stilrena Volvon en sällsynt bil i framtiden? Köp, rostskydda och njut av 140, som var Volvos steg upp bland de stora biltillverkarna.

Visst är Volvo 140-serien snygg? Vi är så vana att se modellen på vägarna – och en del av formerna fanns dessutom kvar i 240 –

att vi kanske inte tänker på hur linjeren den är, nästan italiensk i de klassiska formerna. När man ser en 140 i gott skick, som inte

hänger på fjädrarna och har rätt fälgar och lister på plats – då är den "görsnygg" som man skulle ha sagt i hemstaden Göteborg.

Det var flitlige norsk-amerikanen Jan Wilsgaard som formgav 140, precis som Amazonen tidigare och många andra Volvo fram till och med 850. Björn-Eric Lindh berättar i sin bok *Volvo – personvagnarna från 20-tal till 90-tal* att Wilsgaard var orolig för att formen var så ren och enkel att den skulle bli ointressant efter några år. Volvo tog kontakt med de italienska formgivarna Ghia och Frua för att kolla den egna designen, men de italienska förslagen genomfördes inte.

Arbetet hade påbörjats i juni 1960 och projektet kallades därför P660. Det skulle dröja till i augusti 1966 innan bilen visades för pressen, lite av en chansning då Amazonen

**”Räkna 10 år framåt
i tiden och *begrunda*
vilken fin hobby ni får
för småpengar...”**



Den första årsmodellen av 140, enkla funktionella former som blir allt vackrare med åren.

sålde som bäst och hade sitt toppår just då. Först ut var 144, Volvo hade äntligen blivit helt konsekventa och sista siffran angav antalet dörrar. Presentationen av 142 skulle dröja till juni 1967 och då kom den först i sportversion; herrgårdsvagnen 145 kom sedan i mars 1968. Standardmotorn var gamla, pålitliga B18 med 90 SAE-hästar medan Sportmotorn hade 115 ”amerikanska skryt-hästar”. Effekten enligt DIN-norm låg på 82 respektive 107 hk. Samma 4-växlade M40 standardlåda som Amazon och en förstärkt M41 överväxellåda för Sport. Automatlådan var som tidigare Borg Warners BW35 och ganska tidigt i produktionen monterade man sportmotorn i alla automatväxlade 140 för att ge bättre prestanda.

Chassiet var inte så mycket förändrat

jämfört med Amazonen. Framvagnen har samma specifikation, dubbla tvärlänkar med skruvfjädrar och krängningshämmare, men är inte identisk och delarna är inte utbytbara. Bakvagnens stela axel med skruvfjädrar, längslänkar och Panhardstag från sidan påminde mycket om Amazon Herrgårdsvagn med fjädern placerad på bärarmen bakom själva axeln.

GULDMEDALJ FÖR BROMSARNA

Om tekniken var konventionell och bara finputsad jämför med föregångaren, var resten desto mer förnämlig. När Teknikens Värld utsåg Volvo 144 till ”Årets bil” 1967 var det inte bara rosenkindad nationalism, Volvo hade tagit stora kliv framåt i utvecklingen. Det handlade om trafiksäkerhet, där den

Klassikerägaren



Därför gillar jag 140

Johan Kjerstad sitter i 140-klubbens styrelse och äger den fina 142 -71 som är omslagsbil i det här numret. Han har dessutom två stycken 144 GL -74 (och en 240 Turbo -83) så intresset är grundmurat.

– Det började som för många andra med familjens bil när jag var yngre, pappa bytte ut Amazonen mot en 144 -69 och när jag hade kommit över saknaden efter den gamla bilen, insåg jag att 140 var riktigt trevlig, säger Johan Kjerstad. Då var jag bara tolv år gammal, men redan en 140-fantast.

– Den här första 140:an fick jag ta över fem år senare, men i ungdomligt oförstånd byggde jag om bilen med 240-bakljus och sånt som man

tyckte var snyggt på den tiden. Så köpte jag en 144 GL som jag fortfarande har kvar och har använt som bruksbil på somrarna sedan dess.

– Jag gick med i 140-klubben 1990, men köpte en Camaro och mitt 140-intresse gick i träda. Jag hittade min -71 och så blev jag tänd på 140 igen, därefter har det bara blivit den modellen för mig.

– Min 142 -71 hittade jag på SVIS-marknaden i Köping, då hade den lite rost men hade inte gått så långt. Jag tänkte att den skulle bli en bra bil att åka på klubbträffar med, bara att köpa och köra – men så blev det ju inte förstås trots det låga miltalet. Det blir alltid mer jobb än man tror och det finns fortfarande en del att göra. Men den har bara gått 12 700 mil idag och är riktigt trevlig att köra.

**”bara att
köpa och
köra – men så
blev det ju
inte förstås”**

svenska tillverkaren började bygga sig ett gott rykte. Världsmarknaden hade förstätt att Volvo tillverkade tillförlitliga bilar, nu började man inse att också krocksäkerheten prioriterades och att den var lika viktig. ▶



"I Sverige var uppståndelsen stor, det var över ett decennium sedan Volvo kom med en ny bil och 144 kändes ny och fräsch."

► Bromssystemet var så avancerat att Motormännens Riksförbund delade ut sin guldmedalj till Volvo 1967. 144 hade skivbromsar runtom och tvåkretssystem, ingetdera var någon nyhet – däremot hade Volvo utvecklat systemet och löst problemen.

Skivbromsar bak gav dålig parkeringsbroms på det fåtal bilar där bromstypen användes på under slutet av 50- och början av 60-talet – Jaguar var tidigt ute liksom Rover och Renault. Volvos tekniker löste det genom att lägga till en liten bromstrumma för parkeringsbromsen i bakre skivan, ett koncept som sedan dess kopierats flitigt av alla andra tillverkare.

Flera märken hade tvåkretssystem för att avhjälpa bromsbortfall om det uppstod läckage i bromssystemets hydraulik. Den ena kretsen påverkade framhjul och den andra bakhjul, vilket gav instabilitet när man bromsade och ena kretsen föll bort på grund av hydraulikfel. Saab var generösare och delade systemet diagonalt och fick bättre bromsstabilitet med bara en krets.

Volvo gick ett steg till och byggde in dubbla hydraulikretsar i båda framoken. Det gav en triangelindelning av kretsarna: föll den

Antal tillverkade 140



Årsmo ­ del	Volvo 142	Volvo 144	Volvo 145	Antal 140 per år
1967	1 500	37 100	-	38 600
1968	51 400	57 700	9 200	118 300
1969	59 500	48 900	21 700	130 100
1970	66 560	55 400	30 700	152 660
1971	71 910	68 010	41 780	181 700
1972	73 470	77 030	50 340	200 840
1973	70 550	87 900	56 320	214 770
1974	64 356	91 768	58 277	214 401
Totalt antal tillverkade	459 246	523 808	268 317	1 251 371

(Källa: Svenska Volvo 140-klubbens hemsida: www.140-klubben.org)

ena bort fanns alltid båda frambromsarna och ena bakbromsen kvar. Resultatet blev nästan samma bromsprestanda (80 procent) som med hela systemet intakt och bara kontrollerbar sneddragnig. Rolls-Royce hade gått ännu längre med Silver Shadow -65 som hade tre fullständiga separata kretsar, men det handlade om en helt annan prisklass och RR kunde strunta i den viktigaste faktorn för andra tillverkare, ekonomin. Volvo införde sedan det triangeldelade bromssystemet även på Amazon från -69 och förstas på 164.

Det var inte bara den aktiva säkerheten som stärktes i 140-serien, utan även den passiva. Karossen var betydligt mer vridstöv än Amazonens och hade riktiga deformationszoner fram och bak. Rattaxeln var krökt och hakade ur vid en krock så att inte ratten kunde tränga in i passagerarutrymmet. Instrumentbrädan hade mjuk över- och underdel, reglage och strömbrytare var utformade så att de inte skulle skada vid en krock och trepunktsbältena var lättare att ta på sig än i Amazonen. Bakrutan hade egna defrosterutsläpp via kanaler och ägarna fick se hur det blåstes två runda hål i imman innan resten av glaset blev rent. Ett inte helt effektivt system och det skulle bara dröja två år innan elbakrutan blev standard istället.

145 ERBJÖD SAMMA GODA KOMFORT

Herrgårdsvagnen 145 blev förstas en framgång. Den hade lite hårdare fjädrar bak, men var i övrigt identisk med sedanen rent tekniskt och erbjöd samma goda komfort. Lastutrymmet var ordentligt rymligt även om lastförmågan i kilogram var något lägre än föregångaren.

Det är förresten intressant att studera bakdörrarna. Amazonkombin hade speciella bakdörrar som följde den raka taklinjen, men på 145 snålade man in och använde 144:ans bakdörrar. Det är inte lika elegant men det fungerar, att dörren har lägre sidorutor i bakkant kräver en plåtbit som överbryggar avståndet till det högre taket. På det tjänade Volvo förmodligen rätt mycket pengar för exakt samma lösning återfinns i 245...

Volvo tog god tid på sig att fasa in den nya bilen i fabriken, men i början av 1967 var produktionen igång med full fart och på västkanten började leveranserna även till den viktiga USA-marknaden. Här hemma i Sverige var uppståndelsen stor, det var över ett decennium sedan Volvo kom med en ny



"de stora stötfångarna som vi alla har lärt oss att hata och älska"

Som -73 års modell kom den nya instrumentpanelen med bred mittkonsol.



140 var så rymlig att taxi kunde börja använda bilen, den första sedan "Suggan".



Klassikerhistorik

Utvecklingen från 1966 till 1974

1967 januari, produktionen börjar.

1967 maj (enligt Volvos personvagnshandbok juni, presentation 142S, till hösten även 142 med standardmotor.

1968 mars, visning av 145, både sport och standard.

1968 augusti, B20A-motor på 90 hk SAE (82 DIN); B20B på 115 hk SAE (107 DIN), växelströmsgenerator genomgående. Tygklädsel istället för galon.

1969 augusti, årsmodell 1970: nackskydd standard, varningsblinkers, elbakruta, genomluftning av kupén med luftutsläpp vid bakrutan. 145 får bakrutetorkare och spolare som standard.

1969 augusti, presentation Volvo 145 Express med förhöjt tak. Sollucka erbjuds som extraurrustning på vanliga 140.

1970 augusti, årsmodell 1971: 2 cm längre hjulbas och större hjulhus fram. Större kylare, utrustningsnivån De Luxe (senare DL) införs. Mattsvart grill, nya 5-tumsfälgar, nya mattor och klädsel, klocka. B20B ersätts av B20D på 105 hk SAE (90 hk DIN). 142 fanns även som Grand Luxe (GL) med B20E-motor på 130 hk SAE (120 hk DIN), samt läderklädsel och två dimljus. Basversionen kom följdaktligen att kallas enbart L och har den äldre typen av grill och de gamla fälgarna samt enklare inredning.

1971 augusti, årsmodell 1972: infällda dörrhandtag, nya reglage, kort växelspak, växelväljare för automaten nu på golvet, ny ratt. Uppgraderade stolar med smalare nackstöd. B20D fick 110 hk SAE (95 hk DIN). B20E-motorn nu med 124 hk (DIN).

1971 augusti, presentation 142 GT – återförsäljarmonterat paket med lättmetallfälgar, extraljus, runda instrument, sportratt till insprutningsmotorn.

1972 mars, 144 standard utgår.

1972 augusti, årsmodell 1973: Ny instrumentbräda med rund hastighetsmätare, mittkonsol. Ny grill i plast, med stora blinkers, nytt utförande på bakpartiet och bakljus. Säkerhetsratt, samt krockbalkar i dörrarna. 144 GL tillkommer. B20D utgår till förmån för B20B med 118 hk SAE (100 hk DIN). Insprutningsmotorn erbjuds även i 145. (145 med insprutning kom i utlandet redan på -72års modell) Andra stötfångare. Ändrad styrgeometri

1973 augusti, årsmodell 1974: stötdämpande stötfångare. Ventilationsrutorna i framdörrarna försvinner. Tanken under golvet, tanklucka. Strålkastarspolare och glödtrådsvakt standard. Eluppvärmd förarstol. B20, 8-bultad vevaxel, nya vevstakar och kolvar. B20 E får nytt insprutningssystem, K-Jetronic.

1974 juni, sista 140 tillverkas.



Johan Kjerstad sitter i 140-klubbens styrelse och äger den fina 142 -71 som är omslagsbil i det här numret.



De nya bilbältesläsen var ett stort steg framåt.

Vilken 140-modell?

Det finns olika åsikter om vilken generation som är intressantast av Volvo 140. Många föredrar det första utseendet till och med **1970** års modell med blank grill och de mindre hjulhusen fram. På **1971** års modell kom den svarta grillen och lite annorlunda p-ljusglas fram, men bilen hade fortfarande den äldre typen av framskärmar.

Andra hyllar **1972** som den bästa årgången, då kom de infällda dörrhandtaget och den korta växelspaken – men årsmodellen har inte den breda mittkonsolen som en del tycker stjälar mycket utrymme i sidled. Speciellt GL är förstas intressant med sin läderklädsel och generösare utrustning.

1973 års modell hade modernare stötfångare och den nya instrumentbrädan med mittkonsol, men har fortfarande inte de stora USA-stötfångarna.

1974 var sista årsmodellen och den fick ett annorlunda utseende med "ljugarbänkarna", de enorma stötfångarna. Jättesnyggt tycker vissa, fullt tycker andra. På sin tid förekom det att man byggde om äldre bilar till nyare utseende efter en krock, så det finns 140 av äldre årsmodell som ser ut som en -73 eller -74.

Sedan är det en annan sak att de sista årsmodellerna verkar ha rostat bort snabbare och det är inte lika vanligt att de har tagits om hand av entusiaster.

"det var en stor skillnad mot pappas begagnade Amazoner"

► bil och 144 kändes ny och fräsch. Jag minns hur jag provsatt ett exemplar på våren 1968 och njöt av hur nära det var mellan ratt, reglage och växelspåk, vilken bra sikt det var och hur snygg bilen såg ut. Sedan gick jag ut på gatan till pappas Amazon och körde hem muttrade över föräldrars ovilja att byta bil.

Då kostade en 142 med standardmotor 18 750 kronor, en 144 gick på 19 600 kronor och tillägget för Sport var 950 kronor respektive 1 800 kronor. Det var en stor skillnad mot

pappas begagnade Amazoner, som kostade femtusen på sin höjd...

140-serien utvecklades raskt och hade en märkligt kort produktionstid med Volvos mått mått, bara åtta år om man inte räknar med 1966 då tillverkningen gick på halvfart. Amazonen levde i 14 år och efterföljaren 240 höll sig nästan kvar i 20 år. Fast egentligen skulle man kanske räkna 140 och 240 som samma bil och då pratar vi rekordlång tillverkning. För utvecklingen gick stegvis och skiljelinjen var egentligen den nya fronten och B21-motorn, åtgärder som kanske kunde rymmas under begreppet "facelift".



Det är detaljerna som gör bilen. Fram till 1972 var dörrhandtagen utanpåliggande.

Tidiga årsmodeller med förgasarmotor är ett under av enkelhet.



Instrumentbrädan hade mjuk över- och underdel, reglage och strömbrytare var utformade så att de inte skulle skada vid en krock och trepunktsbältena var lättare att ta på sig än i Amazonen.

I alla fall är det intressant att se hur 140-serien utvecklades alltmer åt det lyxiga hållet under de här åtta åren. Det första lilla steget togs redan inför 1969 års modeller då B20-motorn gav bättre vridmoment och lite mer effekt, 90 respektive 118 hk om vi fortfarande använder SAE som effektnorm. Samtidigt försvann den hala och kalla galonen och istället fick 140-serien tyg, kanske inte lika praktiskt men skönare i vårt klimat.

KLASSKILLNAD PÅ MODELLERNA

Sverige brukar ju berömma sig av att vara ett klasslöst samhälle, men Volvo införde sitt eget klassystem när 1971 års 140-serie presenterades på hösten -70. Överklassen representerades av Grand Luxe, bondeståndet bestod av basutrustade Luxe och borgarklassen där emellan utgjordes av De Luxe.

Grand Luxe hade en insprutningsversion av B20-motorn på 130 hk SAE, mattsvart grill med den gamla Volvo-symbolen tvärs över och två extraljus, 5,5 tumsfälgar utan navkapslar men med navkåpor och kromade muttrar, samt den sköna läderklädseln från 164. En riktigt lyxig bil när den extrautrustades med automatlåda, luftkonditionering och kanske en sollucka.



Grill och lychtsarger är tillverkade i aluminium.



de Luxe indikerar ingalunda att detta är en lyxmodell utan en bil med något bättre utrustning än standard!

142 GT var en annan intressant version. Den kom som 1972 års modell och var egentligen ett utrustningspaket som monterades på plats av återförsäljaren. I USA var det mycket vanligt med paket som var återförsäljarmonterade. En 142 GT kunde utrustas med speciella lättmetallfälgar, GT-ratt och GT-instrument, samt en tidstypisk fartrand som gick från framhjulet, över bakhjulet och sedan framåt igen i ett U på bakflygeln.

Klassikerfakta

Bilmodell: Volvo 142 -71
Pris ny: 20 500 kr **Pris nu:** 5 000-60 000 kr
0-100 km/tim: 15,4 sek
Toppfart: 150 km/tim
Motortyp: rak 4-cyl **Volym:** 1 986 cc
Ventilsystem: 2 ventiler/cylinder, 1 kamaxel, stötstänger
Bränslesystem: enkelförgasare
Effekt: 82 hk DIN/4 700 varv
Vridmoment: 160 Nm/2 300 varv
Transmission: manuell 4 växlar
Drivning: bak
Bromsar fram/bak: skivor/skivor
Styrning: snäcka
Antal rattvarv mellan stopp: 4,1 **Servo:** nej
Vändcirkel: 9,2 m
Hjulställ fram: dubbla tvärlänkar, skruvfjädrar, krängningshämmare
Hjulställ bak: stel axel, skruvfjädrar, längslänkar, Panhardstag
Fälgtyp/storlek: plåt 4,5x15 tum (extrautrustning 5x15 tum)
Däckdimension: 165x15 **Hjulbas:** 262 cm
Spårvidd fram/bak: 135/135 cm
Längd/bredd/höjd: 464/174/144 cm
Tjänstevikt: 1 240 kg
Snittförbrukning: 10 l/100 km



Standardmotorn hade Stromberg enkelförgasare, Sport hade dubbla SU.

En central del i tillbehörsprogrammet var GT-satsen som gav 140 hk och bland annat innehöll två Solex 45:or av typen DDH. Denna kunde säklart monteras på vilken modell som helst. I USA och kanske även på en del andra exportmarknader marknadsfördes GT som en modell som man kunde beställa. I USA baserades den däremot på 142/144 E som GL kallades där. På alla modeller infördes -72 också en kort växelspak ▶



1972 års modell av 144 och 142.

Volvo 145 Express



Volvo Duett var en praktisk och rymlig laståsa som hade en sällsynt kombination av pris och lastförmåga. Det försökte Volvo återskapa med 145 Express, som presenterades inför 1970 års modell. Den hade förhöjt tak från B-stolpen och bakåt och kunde levereras antingen med eller utan baksäte, i det sistnämnda fallet kunde man även få bilen med plåtskåp, alltså utan sidorutor bak. 145 Express försvann samtidigt som 140-serien lades ned, men det lär ha tillverkats exemplar av 245 Express. Om det är riktiga fabriksbyggda bilar, eller om det är 245:or som fått tak från 145 Express är svårt att säga. Ett ämne för en framtida artikel i Klassiker med andra ord...



De första generationerna av 140 hade många fina kromdetaljer, som sedan efterhand ersattes av mattsvarta.



”På -74 års modell genomfördes större ändringar än vad man egentligen kan tro.”

► istället för den långa ”kryckan” som överlevt ända sedan 50-talet.

Ett tecken på vart Volvo var på väg var att volymbilen 144 inte längre fanns i L-version i

Sverige från 1972. Ville man absolut ha en basutrustad bil blev det till att köra tvådörrars i fortsättningen. 21 400 kronor kostade en 142 L, en 144 DL med grundutrustning kostade 23 100 kronor, 145 kostade 24 300 kronor. För 25 900 kronor fick man en Grand Luxe, som bara fanns som 2-dörrars konstigt nog – kanske var det ett sätt att skydda försäljningen av 164 här hemma. På vissa markna-

Rost & Slitage del 1

Motor och transmission

Volvo 140 är lika stryktålig som Amazon, så man behöver inte oroa sig för dyra mekaniska fel. Är bilen besiktigad kan vi bortse från hjulupphängningar, styrning och bromsar. Då handlar det om motor, växellåda och bakaxel som är i vettigt skick om de inte bråkar – lagerknack, rassel, vibrationer eller sjungande ljud. Insprutningen brukar ibland kunna vålla en del problem på årsmodellerna 71-73 då B20E-motorn var utrustad med Bosch elektroniska insprutning, och det börjar bli lite svårt att hitta vissa delar till detta system.

Varmkör motorn och låt någon med känslig näsa åka bakom när du omväxlande accelererar och motorbromsar under lite längre perioder – drar motorn in olja i förbränningsrummen genom ventilstyrningar eller slitna lopp så ryker det och luktar illa.

Ta ett kompressionsprov på motorn, även om det är lite stökigt. Bra kompression tyder på att det är ventilstyrningarna som behöver bytas om motorn ryker. Dålig kompression tyder på att loppet är slitna, men kan också bero på brända ventiler. Spruta in lite olja i den eller de cylindrar som har sämre kompression och kontrollera igen – blir kompressionen bättre är loppet slitna.

Om motorn går ojämnt och ruskar mycket så kan det vara en bränd ventil som ger obalansen, men också en sliten kamaxel, förgasare och/eller fördelare. Oftast är det allt på en och samma gång. Ett



nytt topplock med härdade ventilsåten för blyfri bensin kostar 3 200 kr på SVIS (Svenska Volvoklubbar i Samverkan) plus en ny kamaxel (1 200 kr med lyftare) och en renoverad förgasare (utbytes cirka 2 000 kr) och fördelare (runt tusenlappen) brukar vara ett bra sätt att få en riktigt trevlig B18 eller B20. Jag har alltid bytt till K-kamaxel som ger ett bra bottendrag – hela operationen kostar visserligen sjutusen plus några kvällar i garaget, men resultatet är värt varenda krona!

Växellådan ska vara tyst och spaken ska inte vara överdrivet sladdrig. Har bilen överväxlat måste ni kontrollera att den går i och ur distinkt utan att hänga mellan växlar ens när lådan är varmkörd. Automatlådan är Borg Warners slitstarka konstruktion, men den börjar bli rejält gammal nu och behöver renoveras om det inte har skett tidigare. Ett jobb för experter vilket betyder hög kostnad, så provkör noga och iaktta att växlingarna sker mjukt men utan segningar.

Bakaxeln ska inte heller låta. Klonk i drivningen när man kör iväg eller omväxlande backar/kör framåt kan vara en defekt drivknut (=billigt) eller något värre och dyrare. Vibrationer som kommer i vissa hastighetsregister beror många gånger på obalanserad kardanaxel, defekta drivknutar i samma axel och/eller slitet stödlager. Nya knutkors kostar några hundra, att lämna in kardanen för renovering och balansering är ett bättre alternativ men kostar drygt tusen kronor. Farbröderna på SVIS kan renovera bakaxlar för 3 000-5 000 kr, precis som växellådor för ungefär samma pengar.

“insprutningen kan vålla en del problem på tidiga årsmodeller”



Den här tidiga 144:an har den första typen av galonklädsel och saknar nackskydd. Dessa fanns som extrautrustning, men blev standard först som på 1970 års modell.



der gick det däremot bra att köpa en 4-dörrars GL.

Det var först 1973 som 144 GL kom med i det svenska programmet och då hade omvandlingen av hela 140-serien börjat. Ny instrumentbräda med den stora mittkonsolen som kännetecknade alla 240, ny grill, nya stötfångare – även om de fortfarande var ganska smäckra jämfört med vad som komma

skulle. För som 1974 års modell kom de stora stötfångarna som vi alla har lärt oss att hata och älska. De klarade krockar i upp till fem km/tim utan reparation, men var väl uppriktigt sagt lite väl dominerande till 140-seriens nätta linjer, speciellt fronten led av ”ljugarbänken” som man kallade stötfångaren. Det blev ju lite bättre när allt byggdes in i 240-fronten... Det enda glädjeämnet med 1974 års

modell av 140 var att den lite komplicerade elektroniska insprutningen Bosch D-Jetronic försvann till förmån för pålitliga mekaniska K-Jetronic, eller CI som Volvo kallade systemet.

På -74 års modell genomfördes större ändringar än vad man kan tro. Bakpartiet är egentligen karossmässigt lika som på 240-serien med riktiga längsgående balkar, i



1971, 1968 och 1972 års modeller av 140.

Rost & Slitage del 2

Chassi och kaross

År bilen obesiktigad måste även resten av mekaniken kontrolleras noga. Bromsoken runt om kan kräva, speciellt bak där belastningen är mindre, vilket gör att kolvarna lättare rostas fast. Det är svårt att avgöra om oken fungerar utan att ta ur klotsarna och känna om kolvarna är rörliga, till och med Bilprovningen kan missa dåliga ok. Hissa upp bilen omväxlande fram och bak för att känna om hjulen rullar fritt. Snurra snabbt på hjulen och bromsa – hjulen ska stoppa direkt. Det är många gånger ena kolven i oket som har rostats fast och då kan det ändå se ut som om bromsen fungerar. Ser oken ut som något hittat på en utgrävning från vikingatiden är det troligt att du måste köpa utbytesok för runt tusenlappen per styck.

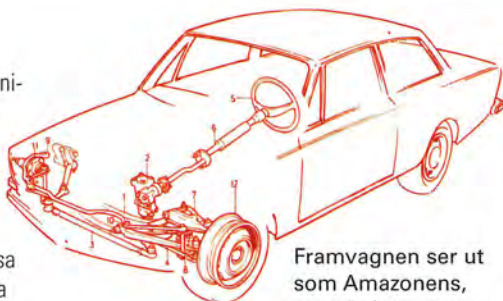
Bilprovningen brukar också titta noga på framvagnens spindlar (kulleder), P-ändar samt att inte styrsnäcken och hjälpsnäcken på andra sidan glappar i styraxeln (den som går från snäcken ned till styrarmen, eller Pitmanarmen som den också kallas).

Karossen är ett värre kapitel. I början på 70-talet införde Volvo mer miljövänlig, vattenbaserad lackering som också var i tunnaste laget för att skydda mot rost. Det har gjort att speciellt de sista årsmodellerna är notoriska rostburkar om de inte har

hamnar i händerna på kunnigt folk med rostskyddssprutan i högsta hugg. En dålig 140 rostas nästan som en japansk bil från samma period, angreppen

kommer med andra ord överallt: dörrar, luckor, skärmkanter, bottenplatta, balkar, stolpar, tak.

Det börjar numera bli svårare och svårare att få tag i både originalplåt och ekonomiplåt då mycket har utgått på senare år. Ett annat problem är till exempel skärmar av den äldre typen -70 och äldre (med lilla hjulhusöppningen) inte har sålts som reservdel hos Volvo sedan 70-talet, utan dessa



Framvagnen ser ut som Amazonens, men är inte samma.

skärmar ersattes av det senare utförandet 71-72. Likadant är det med de olika fronterna och här ersattes de olika typerna med två, en för den lilla kylaren och en för den stora. Båda ser utseendemässigt ut som till -74 med kvadratiska hål för stötfångarfästena.

Vidare har en del karosseriplåt till 140-serien ersatts med plåt i 240-utförande. Detta ställer till problem för den som vill renovera sin 140 till ursprungsutförande.

Varning dock för "kaffebrusplåt", ibland kan man hitta reparationsplåt som är så tunn att materialet inte lär överleva många år. Även här bör man handla av specialisterna och SVIS för att i första hand köpa original plåtdelar. Det kostar en hel del, en framskärm till 140 går på 4 049:- hos Veteranprodukter och 3 609:- hos GCP som säljer via Volvos återförsäljare. Flygeln är avsevärt billigare som "konservburk" med risk för dålig passform och snabba rostangrepp på nytt. Då är det bättre att spara pengar genom att köpa begagnade delar och göra fynd på marknader och genom Svenska Volvo 140-klubben.

Tyvär är klassiska Volvo fortfarande för billiga i Sverige med ovanstående priser i åtanke, men den som vill ha en snygg och väl fungerande 140 får inte tänka på att slantarna kastas i sjön. Räkna tio år framåt i tiden istället och begrunda vilken fin hobby ni får för småpengar...

"Allt som allt tillverkades nästan 1,3 miljoner exemplar av Volvo 140-serien."

► bakändan delar 74:an mycket plåt med 240-serien. Från C-stolparna och bakåt kan man nästan tala om en ren omkonstruktion av karossen. Reservhjulbaljan är av en annan typ och är utflyttad. Det är egentligen konstigt att man lade ner så mycket jobb på den sista årsmodellen.

DUBBELT UPP MOT AMAZONEN

Allt som allt tillverkades nästan 1,3 miljoner exemplar av Volvo 140-serien, jämför gärna den siffran med Amazonens tillverkningsantal som var bara drygt hälften trots att den spann över betydligt fler år. Volvo var på väg att bli en stor tillverkare på flera sätt och 140-serien lade grunden för framgångarna. Tyvärr verkar däremot inte 140 ha överlevt på samma sätt som Amazon, man ser inte lika många exemplar på vägarna längre och framförallt de senare årsmodellerna drabbades hårt av Volvos nya lacktekniker. Fabriken provade vattenbaserad lack och sparade in på lackmängden, vilket gjorde att bilarna rostade obarmhärtigt snabbt.

Det är vanligare med bilar fram till och med -72 än av de sista årsmodellerna trots att de var storsäljare – 1973 byggde Volvo nästan 220 000 stycken 140.

Så ta till vara på 140 nu medan det går. Priserna är låga, men de kommer att stiga på grund av att reservdelarna blir allt dyrare. Välj

"varning för kaffebrusplåt"



Framskärmarna ändrades från 1971 års modell. Tidiga bilar (nedan) hade mindre hjulhus.



GL hade insprutningsmotor från -71.

mellan de tidiga, så kallade "guldbilarna" som har större motståndskraft mot rost men har lite mer spartansk utrustning, eller kanske en senare Grand Luxe med skinnklädsel och allt. Varför inte köpa både och när du ändå har plånboken framme?

BRUKSBIL UNDER SOMMAREN

Vad kostar då en 140? Den är förvånansvärt billig med tanke på hur mycket det kostar att renovera även en halvbra bil. Körbara exemplar finns för 5 000 kronor, för 10 000 upp till 25 000 kronor handlar det om riktigt fina bilar medan du får betala kanske det dubbla för renoverade 140 eller lågmilsexemplar. Som vanligt är standardbilar billigare än de utrustade GL-modellerna, men det är mer skicket som styr än versionen.

Många brukskör sina 140, åtminstone på sommarhalvåret, tack vare att de är så bekväma och relativt lättkörda – med undantag för att styrservo saknas. Volvo 140 kan nämligen vara både finbil och slitvarg med betoning på slit!



142 GL -72 var en relativt lyxig bil.

Klassikerklubben

"Svenska Volvo 140-klubben är en ideell förening vars syfte är att bevara Volvobilar av typerna 142, 144 och 145, årsmodell 1967-1974 samt skapa gemenskap mellan deras ägare." Så står det på hemsidan www.140-klubben.org där det finns en hel del matnyttigt för den som gillar 140-serien. Under "140-galleriet" ligger en avsevärd mängd (över 400 st!) trevliga bilder av medlemmarnas bilar vilket förenklar när man är ute efter att bestämma vilken modell man vill ha: 142, 144 eller 145 och vilken årsmodell som är att föredra.

Klubben som är ansluten till MHRF och SVIS bildades 1990 och har idag ca 1 200 medlemmar. Klubben ger ut tidningen 140-bladet fyra ggr per år, och ordnar och deltar i diverse träffar. För de finare bilarna kan man som medlem teckna MHRF-försäkring genom klubben. Vidare får man som medlem handla delar på SVIS i Köping. Adress: 140-klubben, Björnssonsgatan 138, 168 44 Bromma. Tel. 08-376 140 onsdagar 19-21. Fax 08-37 40 60.

